

Hafenträume

Die deutschen Hafen- und Logistikbetriebe stellen seit einigen Jahren Arbeitslose ein. Wer dabei sein möchte, muss jedoch erst eine Findungsmaßnahme überstehen. 14 Tage lang werden die Teilnehmer geprüft. Nur die Hälfte kommt durch

von Daniela Stohn, brand eins, Februar 2009

Zwei Jahre lang hat Thomas K.* auf diesen Tag gewartet. So lange brauchte er, um seinen Arbeitsberater zu überzeugen, ihm das Geld für die Umschulung zu bewilligen. Zu alt sei er mit seinen 43 Jahren, musste er sich anhören, das lohne sich nicht mehr. 35.000 Euro bezahlen die Arbeitsagenturen nach eigenen Angaben für jeden Arbeitslosen, der in zwei Jahren zur Fachkraft für Hafenlogistik qualifiziert wird, für Unterhalt und Kursgebühren. Das ist viel Geld, weiß K.. Aber er weiß auch: Das ist vielleicht seine letzte Chance auf eine Berufsausbildung, auf einen festen Arbeitsplatz.

Thomas K. ist ein großer Mann, mit starken, schwielen Händen, der nicht viele Worte macht. 16 Jahre lang hat er als Kranführer auf dem Bau gearbeitet, dann einige Jahre im Garten- und Landschaftsbau. Er weiß, was harte Arbeit bedeutet. Arbeitslosigkeit ist für jemanden wie ihn ein Makel, etwas, das er möglichst schnell wieder loswerden möchte. „Ich mag den Hafen, die Mentalität der Menschen, die so ehrlich und geradeheraus sind“, sagt der Mann aus Niedersachsen. Und weil er nie einen Beruf gelernt hat, möchte er das jetzt endlich nachholen.

Also setzte er sich hin und schrieb Beschwerdebriefe. An den Amtsleiter in seiner Heimatstadt, den Bürgermeister, an Bundeskanzlerin Angela Merkel. Jetzt sitzt er hier, mit 15 anderen Teilnehmern im Schulungsraum 2 des ma-co maritimen kompetenzcentrums e.V. in Hamburg, in dem legogelben Gebäude des Bildungsträgers direkt unter der Köhlbrandbrücke, und darf teilnehmen an der Findungsmaßnahme für die Umschulung zur Fachkraft für Hafenlogistik.

Mehr als tausend Arbeitslose haben die Hafen- und Logistikbetriebe in den vergangenen sieben Jahren eingestellt. So wurde der durch das rasante Wachstum steigende Arbeitskräftebedarf gedeckt, ohne den kleinen Handwerks- und Zuliefererbetrieben die Mitarbeiter wegzunehmen. „Ein in dieser Größenordnung bundesweit einzigartiges Projekt“, sagt Rolf Steil, Leiter der Hamburger Agentur für Arbeit. Trotz der Wirtschaftskrise werden auch in den kommenden Jahren weiterhin Arbeitslose umgeschult. Dr. Alkis Otto vom Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI): „Wir rechnen in diesem Jahr mit einer Stagnation. Aber langfristig ist die Logistikbranche eine Wachstumsbranche, weil der weltweite Handel steigt.“

Vermittelt werden die Arbeitslosen von den Arbeitsagenturen und den ARGen, qualifiziert in dreimonatigen Kurzmaßnahmen oder in zweijährigen Umschulungen für die Bereiche Seeschifffahrt und Logistik im ma-co maritimen kompetenzzentrum in Hamburg oder Bremen. Die Übernahmequote liegt bei 98 Prozent, doch zuvor muss eine zweiwöchige Findungsmaßnahme überstanden werden. „Hafenarbeit ist ein harter Job, der immer

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

komplexer wird“, sagt ma-co-Geschäftsführer Henning Scharringhausen. „Deswegen prüfen wir die Eignung der Bewerber sehr genau.“

Für die Teilnehmer ist die Findungsmaßnahme eine große Chance: die Chance, im Arbeitsleben wieder Fuß zu fassen, vom Rand der Gesellschaft wieder in deren Mitte zurückzukehren.

An diesem kühlen Herbstmorgen sind 15 Männer und eine Frau ins ma-co gekommen. Zwölf anstrengende Tage liegen vor ihnen, an denen sie sich präsentieren müssen. Denn es werden nur diejenigen genommen, die über gute motorische Fähigkeiten, Konzentrationsfähigkeit, Teamfähigkeit und vorbildliches Sozialverhalten verfügen. Nur sieben von den 16 Teilnehmern werden am Ende übrig sein und in zwei Jahren zur Fachkraft für Hafenlogistik umgeschult werden. Wenn sie die Umschulung erfolgreich bewältigen, steht am Ende eine garantierte Übernahme bei einem der großen Hafenumschlagsbetriebe, den Gesamthafenbetrieben oder den Logistikbetrieben und eine Arbeit auf dem Terminal, zum Beispiel als Großgerätefahrer, Decksmann oder Tally.

Wie Thomas K. sind fast alle in der Runde schon länger arbeitslos. Sie haben gebrochene Biografien, vieles angefangen und nichts so richtig zu Ende gebracht, oft ohne eigenes Verschulden, manchmal aber auch aus Mangel an Durchhaltevermögen. Einige wollen endlich einen Berufsabschluss erwerben. Und alle reizt die Perspektive auf einen auch in Krisenzeiten sicheren Job und eine gute Bezahlung. Denn im Hafen kann man gutes Geld verdienen: Bis zu 15 Euro Stundenlohn sind üblich bei Berufseinsteigern, einige kommen mit Schichtzuschlägen auf mehr als 30.000 Euro pro Jahr.

ma-co-Ausbilder Dirk Prive (40) begrüßt seine Teilnehmer an diesem Morgen mit den Worten: „Ich gehe davon aus, dass Ihr Euch wohlfühlt – noch. 14 Tage lang werden wir gucken, wie motorisch und teamfähig ihr veranlagt seid. Der Hafen braucht Großgerätefahrer. Das kann jeder lernen. Wir werden Euch testen und beobachten. Strengt Euch an, am Ende entscheidet das Gesamtbild.“

Dirk Prive zur Seite stehen bei dieser Findung drei Ausbilder, die von den beteiligten Unternehmen gestellt werden. Martin K. hört neugierig zu, als sie im Schulungsraum erzählen, was ihn in den kommenden Tagen erwartet: Konzentrations- und Wissenstests, Nachtschichten, Hospitation auf den Terminals, Stapler- und Kranfahren, Containerbrückensimulator und vor allem: Theorie, Theorie, Theorie. Martin trägt eine weiße Workerhose, kein Fleck ist darauf zu sehen. Er ist jetzt 30, nach 16 Semestern hat er sein Studium abgebrochen. „Ich habe mich mehr im Fachschaftsrat engagiert als im Hörsaal“, sagt er und streicht sich durch den kurzen Kinnbart. Als die Studiengebühren eingeführt wurden, konnte er sich das Studium nicht mehr leisten. Er brach ab. Seit eineinhalb Jahren ist er jetzt arbeitslos, lebt von Hartz IV. „Ich möchte unbedingt einen Berufsabschluss und einen geregelten Tagesablauf haben“, sagt er. Seine Eltern erwarten das. Und er selbst auch. Martin weiß, dass er sich besonders anstrengen muss, um nicht als Intellektueller abgestempelt zu werden, als jemand, der sich nicht die Finger schmutzig machen will. „Der Druck ist groß, von allen Seiten“, sagt er.

Wie Amin J. (30), der ebenfalls sein Studium geschmissen hat, muss er in den zwei Wochen auch zeigen, dass er Biss und Durchhaltevermögen hat. Eine abgebrochene Berufsausbildung, das ist den beiden klar, löst bei den Betrieben kein Vertrauen aus. Sie müssen zeigen, dass sie den Job wirklich wollen - und die lange Umschulung, in der es nur Unterstützung von der Arbeitsagentur gibt, überstehen.

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Marc L. (30) ist schon zum zweiten Mal hier. Sein erster Versuch, in den Hafen hineinzukommen, hat nicht geklappt. „Ich war zu grobmotorisch“, sagt der Fitnessökonom. Andere meinen, er habe viel geredet, aber wenig Inhalt beigesteuert. Jetzt will er es noch mal wissen, denn um die Motorik zu verbessern, sind zwei Jahre eine lange Zeit, findet er. „Ich habe festgestellt, dass ich genau das machen will – im Hafen arbeiten“, sagt er. „Deshalb gebe ich nicht auf.“

Katrin S. (45) ist die einzige Frau in der Gruppe. Kurz geschnittene Haare, ungeschminkt, ein Tattoo auf dem rechten Unterarm. Sie weiß, was es heißt, draußen zu sein. Zehn Jahre hat sie im Lager gearbeitet, eine Lehre zur Verkäuferin für Schreibwaren abgebrochen und war dann arbeitslos, ein Jahr und länger. Jetzt sucht sie eine neue Herausforderung. „Wollen Sie das wirklich in Ihrem Alter noch?“, wurde sie von ihrem Berater in der Arbeitsagentur gefragt. Sie wollte, wirkt aber unsicher. „Ich dachte, hier wären mehr Frauen“, sagt sie. Die sind zwar im Hafen auf dem Vormarsch, aber immer noch in der Minderheit und müssen sich auf den Terminals gegen die Männer durchsetzen können.

An den ersten beiden Tagen wird viel Wissen vermittelt: Was macht eine Berufsgenossenschaft? Was ist ein Tally? Welche Unfallverhütungsvorschriften für Kräne und Flurfahrzeuge gibt es? Und wie ist das Schwerpunktverhalten beim Gabelstapler fahren? Bei einem Konzentrationstest müssen die Teilnehmer möglichst schnell 60 Karten entsprechenden Stapeln zuordnen.

Am dritten Tag steht die erste Nachtschicht an. Die Teilnehmer erfahren erst einen Tag vorher von der neuen Arbeitszeit, so soll ihre Flexibilität getestet werden. „Da sieht man gleich, ob jemand gestresst ist“, sagt Ausbilder Dirk Prive.

Nur noch 15 Teilnehmer erscheinen um 22.30 Uhr im ma-co, einer hat bereits aufgegeben, der Hafen sei wohl doch nichts für ihn. Nach einer Stunde geht's hinaus aufs Übungsgelände, Stapler, Bord- und Kaikranfahren. Zwischendurch muss jeder zehn Minuten an den Containerbrückensimulator, ein Ledersitz mit Hebeln rechts und links, davor ein großer Monitor mit einem Schiff und vielen bunten Stahlkisten. Amin ist der Erste. Er nimmt zu viel Schwung, der Spreader knallt auf den Container. Ausbilder Michael Stooß verzieht schmerzhaft das Gesicht. „Na, Abrissbirne“, sagt er, als Amin fertig ist. „Wir mussten die Brücke achtmal außer Betrieb nehmen, weil du einen Totalschaden angerichtet hast. Du warst sehr unsanft zu den Containern beim Aufsetzen.“ 18 Container hätte Amin pro Stunde geschafft, bei acht großen und sieben kleinen Fehlern. Ein guter Brückenfahrer schafft 30 bis 40 Container pro Stunde, ohne Fehler.

Draußen auf dem beleuchteten Übungsgelände versuchen die Teilnehmer auf den Gabelstaplern, rostige Eisenstangen auf die Gabel zu laden. Plötzlich knallt es: Ein Teilnehmer hat den falschen Gang eingelegt und ist gegen einen anderen Stapler geprallt. Michael Stooß stöhnt. „Das habe ich doch vorher fünfmal erklärt.“ Er ist seit 19 Jahren im Hafen, er weiß, dass sich in dieser Nacht auf den Fahrzeugen viel entscheidet. „Die Motorik ist sehr wichtig“, sagt er. „Wer den Kran oder den Spreader ständig aufs Schiff knallt, lernt das auch später nicht.“ Bis sieben Uhr morgens lässt er die Teilnehmer weiterfahren. Lange Zeit zum Schlafen haben sie nicht, denn abends geht es schon in die nächste Nachtschicht: Bis vier Uhr morgens hören die Teilnehmer im Schulungsraum die theoretischen Grundlagen des Anschlagens von Lasten.

Mit müden Gesichtern erscheint die Gruppe am Freitagmittag im Schulungsraum. In der freien Zeit mussten sie neben den Nachtschichten auch noch eine Präsentation für heute vorbereiten. Stefan E. (33) reibt sich die verquollenen Augen. Er hat nur zwei Stunden

geschlafen, seine Tochter hat ihn früh geweckt. Dass er die ganze Nacht auf den Beinen war, interessiert die Zweijährige nicht. Heizungs- und Lüftungsbauer hat Stefan gelernt, wegen einer Allergie kann er nicht weitermachen. „Arbeitslosigkeit“, sagt er, „ist der größte Horror für mich. Meine Frau und ich haben vor sechs Jahren ein Haus gekauft, das wir abbezahlen müssen. Ich möchte meiner Tochter eine Perspektive bieten, wünsche mir noch ein zweites Kind. Ich bin ein Mensch, der etwas tun will.“ Bisher läuft es ganz gut in der Findung, glaubt er, die praktischen Dinge fielen ihm leicht.

Samstag, 6.30 Uhr, auf dem Parkplatz an der Zollstation Finkenwerder Straße. Vier Teilnehmer, die sich für eine Stelle bei GHB Gesamthafenbetriebsgesellschaft beworben haben, fahren mit Ausbilder Michael Stooß zu den HHLA-Terminals Burchardkai und Altenwerder, während die anderen Van-Carrier fahren. Mit dem Kleinbus geht es hinaus aufs Terminal, für die meisten ist es das erste Mal. Wer keinen Termin hat oder auf dem Terminal arbeitet, darf normalerweise nicht aufs Gelände – wegen der erhöhten Sicherheitsvorkehrungen des ISPS-Codes seit den Anschlägen vom 11. September 2001.

An Brücke 9 halten sie an und nehmen den Fahrstuhl nach oben. Da oben, am strahlend blauen Himmel über dem Hamburger Hafen, sitzt jetzt Mustafa C. und steuert die Katze der Containerbrücke hinaus übers Wasser. Unter ihm liegen unzählige bunte Kisten übereinander gestapelt auf der „Ever Charming“, einem 334 Meter langen Containerschiff der taiwanesischen Reederei Evergreen, mit einer Kapazität von 8100 Standardcontainern. Schräg gegenüber, auf der anderen Seite der Elbe, sieht Mustafa den Michel, Hamburgs Wahrzeichen, und die Silhouette der Landungsbrücken. Mit dem Boden verbinden ihn nur vier schmale, schwindelerregend hohe Stahlpfeiler. „Ein tolles Gefühl“, sagt er. 36 ist Mustafa, verheiratet, Sohn türkischer Eltern, hat zwei kleine Kinder, aber keinen Berufsabschluss. Bei der Lufthansa hat er lange Flugzeuge gereinigt. Aber was soll er seinen Kindern sagen, wenn sie größer werden? Dass sie einen ordentlichen Beruf lernen sollen, aber er das nie geschafft hat? „Ich möchte ihnen ein Vorbild sein, ihnen eine Zukunftsperspektive und Sicherheit bieten“, sagt er und lächelt ein bisschen entrückt angesichts dieses schwebenden Gefühls.

Der Sonntag ist frei. Am Montag wird die Höhentauglichkeit getestet. In einem Laschkorb ziehen die Ausbilder alle Teilnehmer in 30 Meter Höhe über das ma-co-Übungsgelände, damit sie in Ruhe ihre Schwindelfreiheit studieren können. Katrin lächelt, als sie hoch oben in der Luft schwebt. „Schön ist das“, sagt sie. Nicht so schön fand sie das Stapler- und das Kranfahren. „Auch die Theorie fällt mir schwer, ich sitze jeden Abend zu Hause und lerne“, erzählt sie. „Ich habe kein gutes Bauchgefühl. Ich bin sehr nervös.“

Am Dienstag geht es noch mal raus in die Betriebe. Alle Teilnehmer sind einem Tally, Decksmann oder Containerchecker zugeteilt und beobachten diesen bei der Arbeit. Bülent P. (30), der früher als Gipsputzer auf dem Bau gearbeitet und drei Kinder hat, steht auf dem Deck der „Olga“, die gerade von vier Containerbrücken entladen wird. „Ich bin das Auge dieses Brückenfahrers“, sagt er und deutet in die Luft. Der letzte Container klemmt, der Spreader bekommt ihn nicht aus der Luke. Der Decksmann klettert die Leiter hinunter und schaut nach. Am Ende wird ein Schlosser gerufen, der den Container befreien muss. Bülent ist beeindruckt angesichts des Tempos, mit dem Probleme gelöst werden. Denn Zeit, das haben die Teilnehmer der Findung schnell verstanden, ist auf den Terminals immer auch Geld.

Am nächsten Tag wird die Teamfähigkeit auf die Probe gestellt. In Vierergruppen bauen die Teilnehmer in 90 Minuten aus Papier, Pappe und nur mit Hilfe einer Schere eine Brücke, die ein zwölf Kilo schweres Gewicht trägt. Ein Teilnehmer lässt sich von den drei anderen in

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

seiner Gruppe nichts sagen, er bastelt lieber allein vor sich hin. Ein Ausbilder kritzelt eifrig Notizen in seine Mappe. Manchmal sind es die kleinen Momente, die entscheiden.

Die Teilnehmer sind zunehmend nervös, angespannt. Werden sie es schaffen? Vielleicht, vielleicht auch nicht. Das Gefühl, sich selbst einzuschätzen, ist vielen bei den unterschiedlichen Aufgaben irgendwann abhanden gekommen. Einige lernen in den Pausen, nutzen die Zeit, um noch mal Fragen zu stellen. Am Donnerstag schreiben sie den Abschlusstest. Alles Wissen, das die Ausbilder vermittelt haben, wird noch einmal abgefragt. Nachmittags kommt die Abschlussbesprechung. Katrin sitzt auf ihrem Platz, den Kopf in die Hände gestützt. „Ich weiß noch nicht, ob ich morgen komme“, sagt sie. Ihre Augen sind gerötet, der Test ist schlecht gelaufen. Warum sie sich das überhaupt antut, überlegt sie.

Auch Martin, der Studienabbrecher, ist nervös. Den Wissenstest hat er als Bester bestanden. Trotzdem ist er unsicher, ob er wirklich klar gemacht hat, wie sehr er diesen Job will: Nämlich „jeden Tag ein bisschen mehr“, wie er sagt. Jede Übung, jede Hospitation auf den Terminals hat ihn stärker motiviert. Er möchte endlich arbeiten, wieder einen strukturierten Tagesablauf und ein Ziel haben. Sollte es nicht klappen, an die Möglichkeit mag er gar nicht denken.

Am Nachmittag wirft Ausbilder Dirk Prive auf einer Folie die Ergebnisse der vergangenen zwei Wochen an die Wand. Jeder Test, jede Aktion wird mit Punkten bewertet. Im Raum ist es still, nur Amin atmet hörbar durch, als er seine schlechte Beurteilung in den Rubriken Teamfähigkeit und Sozialverhalten entdeckt. „Ich war doch immer höflich, habe alles mitgemacht.“ Fassungslos schüttelt er den Kopf. „Wenn der Kopf im Unterricht auf den Tisch sinkt oder das Handy klingelt, spielt das schon eine Rolle“, sagt Prive. Und zu den anderen gewandt: „Einige von Euch haben hier nur ihre Zeit abgesessen, das wollten wir nicht sehen.“ Morgen, erklärt er, falle die endgültige Entscheidung, wenn die Personalreferenten der beteiligten Betriebe zum Bewerbungsgespräch kämen. Sie bekämen die Punktwertungen nicht zu sehen, nur eine Einschätzung des Teams.

Der Freitag ist immer der schwerste Tag. Sogar die Ausbilder laufen mit bedrückten Gesichtern herum. Niemand mag diese letzten Stunden, weil sie immer mit Enttäuschungen verbunden sind. Die Entscheidungen gehen allen nahe. Es ist hart zu sehen, wenn jemand sein Bestes gegeben hat und es dann doch nicht schafft.

Marc, der Fitnessökonom, ist der erste morgens um acht Uhr, der zum Bewerbungsgespräch gebeten wird. Blass ist er unter seiner sonst so gebräunten Haut. Den Betrieben ist es wichtig, dass die Bewerber engagiert und motiviert sind, dass sie zeigen, wie sie sich organisieren und finanziell zurechtkommen. „Das wird in den nächsten zwei Jahren nicht so leicht“, gibt Marc zu. Seine Verlobte habe nur Gelegenheitsjobs. Er selber bekommt Hartz IV. Im Notfall stehe jedoch seine Großmutter bereit, um finanziell zu helfen.

In Schulungsraum 6 muss Nader E. seinen Werdegang erklären, warum er das Studium abgebrochen hat, wie seine Eltern dazu stehen. Sie hätten sich gewünscht, dass er studiert, sagt Nader. Er habe jedoch so viel arbeiten müssen neben dem Studium, dass er in den Vorlesungen eingeschlafen sei. Seine Eltern würden dafür beten, dass es heute klappt. „Ich habe viel gejobbt und gelernt“, sagt der 30-Jährige, „aber ich kann keine Zeugnisse vorlegen. Das möchte ich gerne ändern.“

Für die vier Bewerber der GHB Gesamthafenbetriebsgesellschaft ist nach den Gesprächen um 11.30 Uhr der Zeitpunkt der Entscheidung da. Marc geht als erster hinein. „Sie haben es geschafft. Herzlichen Glückwunsch! Nun müssen Sie nur noch die betriebsärztliche

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Untersuchung bestehen.“ Marc vergräbt gerührt das Gesicht in seinen Händen. Er geht hinaus, seine Verlobte wartet, das Verstehen kommt später. Auch Martin und Mustafa dürfen die Umschulung zur Fachkraft für Hafenlogistik beginnen. Sie lachen befreit, fallen sich in die Arme. Schon während der Findung sind sie gemeinsam mit dem Auto hergefahren, haben sich abends zum Lernen getroffen. Nicht geschafft hat es Bülent, er habe zu wenig Motivation und Zielstrebigkeit gezeigt. Er nimmt die Entscheidung mit unbewegter Miene entgegen, ein kurzes „schade“, dann verlässt er das ma-co. Vielleicht will er es in ein paar Jahren wieder versuchen, auch Ältere werden ja bei den Hafengebieten noch genommen.

Bei den Terminalbetreibern fällt die Entscheidung nach elf Personalgesprächen erst später. Thomas, Nader und zwei weitere Männer haben es geschafft. Im Raum ist es still, die Blicke der nicht genannten bleiben irgendwie stehen, manche gucken, als würden sie noch auf etwas warten. Die Teilnehmer, deren Namen vorgelesen wurden, entspannen sich, lächeln. Noch etwas verhalten, um die anderen nicht zu verärgern.

Katrin nimmt ihre Tasche und verlässt den Raum. Wortlos, als wolle sie die vergangenen zwölf Tage abschütteln. „Mal sehen, was ich jetzt mache“, sagt sie enttäuscht. Auch Stefan, der Vater mit dem abzuzahlenden Haus, hat es nicht geschafft.

Thomas dagegen strahlt jetzt über das ganze Gesicht. Alle Spannung ist von ihm abgefallen. Seit seinem Bewerbungsgespräch am Morgen sind fast zehn Stunden vergangen. „Ich habe zwei Jahre gewartet, da kommt es auf ein paar Stunden nicht an.“ Nach und nach wird ihm klar, was die Entscheidung bedeutet: Er wird dabei sein bei der Erfolgsgeschichte Hafen, wo sein Job sicherer ist als auf dem Bau oder im Tischlerbetrieb. Und er wird endlich wieder arbeiten, einen festen Arbeitsplatz haben.

Sein Geld bald wieder selbst zu verdienen, lässt in seinem Gesicht etwas aufleuchten: Stolz und Selbstbewusstsein.

* Namen der Teilnehmer geändert